

WAARHEID EN VERZINSELS OVER DE DIEPWATERKAAI EN DE SPUIKOM (2^e deel)

door Raymond VANCRAEYNEST

III. De lotgevallen van de spuikom

In heel de bovenstaande uiteenzetting is de spuikom niet aan bod geweest. Eigenlijk heeft de spuikom geen enkele rol gespeeld in de vele moeilijkheden die men ondervond met de diepwaterkaai. Vaak werd - en wordt er nog steeds - verteld, meestal door mensen die zogezegd alles, en dan nog liefst in negatieve zin, over de haven van Oostende weten, dat de kaai begon te schuiven onder invloed van de spuiingen. Dat strookt in geen enkel opzicht met de waarheid.

In de jaren zeventig en tachtig van de negentiende eeuw geloofden de technici hier te lande in het weldoend effect van het uitstromend water om de diepten in de haven te onderhouden. In een verruimde voorhaven zou er bij elk getij een grote hoeveelheid zeewater binnenstromen die dan weer bij vallend water naar zee moest terugkeren. Deze uitstroming werd bovendien nog versterkt door het lozen van water uit het binnenland langs de sluizen van Slijkens, door de afwatering van de polders ten noorden van de vaart Oostende-Brugge langs de sluis van de Noordede, en van de polders ten zuiden van de vaart langs de sluis van Camerlinckx. Dat alles samen vormde de natuurlijke spoeling van de havengeul en werd door ingenieur Demey niet voldoende geacht om de grote diepte van minstens 8,00 m bij laagwater in stand te houden, die men aan de voet van de tijkaaimuur wilde verwezenlijken. Hij ontwierp daarom een 80 ha grote spuikom waarvan de drempel van de spuisluis op -4,00 m (Z) werd geplaatst. Van al de toen bestaande spuisluizen in de haven van Oostende was het alleen de Militaire sluis met 2 spuiopeningen van 6 m en een doorvaartopening van 12 m breedte waarvan de drempel op -1,64 m (Z) lag. Bij de Franse sluis met 2 openingen van 5,95 m breedte lag de drempel op +0,27 m (Z) en van de Leopoldsluis met 6 openingen van elk 4 m breedte lag de drempel op +0,38 m (Z) (45). Demey had berekend dat door het verlagen van de drempel van het peil 0,00 m naar het peil -4,00 m het nuttig effect van de stroming 6,5 maal sterker zou zijn (46). De spuisluis zelf vertoonde 6 openingen van elk 5 meter breedte en door haar lage drempel was het een gigantische constructie voor die tijd. De spuikom, volledig omzoomd met een dijk, moest een oppervlakte hebben van meer dan 80 ha met bodem op het peil +2,00 m (Z). Van uit het midden werd een geul gegraven die afdaalt van het peil +2,00 m tot het peil -4,00 m bij de drempel. In totaal moesten voor het maken van de spuikom 1.700.000 kubieke meter aarde uitgegraven worden. Een groot deel daarvan kon gebruikt worden om de 150 miljoen stenen te bakken die voor de onderneming nodig waren, een ander deel voor het maken van de ringdijk. De drempel van de sluis rust op een groot aantal zware houten palen van 8 meter lengte (47). In augustus 1900 was de put voor de sluis gemaakt en het inheien van de palen was begonnen (48).

Grote moeilijkheden deden zich voor in 1901 bij het graven van de putten voor de achterdrempel en vooral voor de voordrempel langs de kant van de voorhaven. Het plan was, stroomafwaarts van de spuisluis in opbouw, een grote koffer in het droge uit te graven. De wanden van de koffer bestonden uit palen van ca. 12 meter lengte. Daar binnenin moest de onderkant van het betonmassief op peil -10,00 m (Z) liggen en de koppen van de palen op peil -5,00 m (Z). Aan het peil -6,45 m gekomen begaven de wandpalen en er ontstond een stroom van water en drijfzand. De put liep onder en het bleek onmogelijk de betonkoffer in het droge te gieten. Men besloot de vereiste diepte te bereiken door baggeren en het beton onder water te gieten. Op 2 april 1901 verklaarde de minister van Openbare Werken zich akkoord met die werkwijze (49).

Van 1902 tot 1904 werd het bouwen van de ringdijk van de spuikom verder gezet (50). Ook hier moeilijkheden. In februari 1904 stortte de buitenberm van de ringdijk gedeeltelijk in op de plaats van de vroegere bedding van de Noordede. De Noordede immers, mondde eertijds uit in de toenmalige achterhaven (de spuikom van de Militaire sluis) langs twee armen waarvan de oostelijke een overblijfsel van de Vingerling was. Deze werden vervangen door een 800 meter lang getijkkanaal dat langs de zuidelijke dijk van de spuikom werd gelegd en stroomopwaarts afgesloten werd met een sluis, de spuisluis van de Noordede. Op heden is dat alles nog te zien en in gebruik.

Op 14 april 1904 had de aanbesteding plaats voor de constructie en de plaatsing van 6 sluisdeuren voor de nieuwe spuisluis. Het werk werd uitgevoerd door de S.A. La Brugeoise tegen 137.249 frank. De werken aan de deuren begonnen op 15 juni 1904. Ze moesten na een jaar beëindigd zijn, maar het werd 10 maart 1906 vooraleer alles afgewerkt was. De werken werden voorlopig aanvaard en de aannemer kwam ervan af zonder boete.

In het verlengde van de nieuwe draaibare Voorhavenbrug was er over de spuisluis een vaste stenen brug gebouwd. Die brug bleek al te smal te zijn en op 3 maart 1907 deed hoofdingenieur-directeur Van Gansberghe aan de minister van Openbare Werken een voorstel om de brug langs de zeekant te verbreden. Na een aanbesteding werd het werk toegewezen op 19 april aan E. Decloedt tegen 72.000 frank. Ook hier liepen de werken vertraging op en eindigden pas op 10 september 1907 i.p.v. 3 augustus (51).

De machines voor de beweging van de verlaten werden gebouwd en geleverd door de "Haarlemsche Machienefabriek" te Haarlem die ingeschreven had voor 238.900 frank, goedgekeurd door de minister op 26 oktober 1906. Om ze te plaatsen moesten eerst nog wijzigingen aangebracht worden aan de verlaten zelf en zo kwam men in het vaarwater van "La Brugeoise". Een regeling werd getroffen in juni 1908 tussen "La Brugeoise" en het ministerie om tot een definitieve aanvaarding van het werk over te gaan tegen het bedrag van 146.811 frank (52).

Nu moest er nog een sluisgebouw opgetrokken worden om de machines in onder te brengen die alle toestellen moesten in werking stellen. Architect Chambon had de plannen opgemaakt, maar het ministerie oordeelde omwille van besparingen dat er eenvoudiger materialen konden aangewend worden. De openbare aanbesteding had plaats op 15 april 1909 en de laagste inschrijver was Joseph Sanders, Nieuwpoortse steenweg 66, Oostende, tegen 130.674 frank, bijna 30.000 frank goedkoper dan de raming. Op 26 mei gaf minister A. Delbeke zijn goedkeuring (53). De werken aan het spuisluisgebouw schoten ook niet op zoals gewenst en het werd eind januari 1912 als de machines in het gebouw geïnstalleerd waren en de dam vòòr de spuisluis kon verwijderd worden.

De proeven met de machines om de verlaten van de spuisluis in beweging te brengen zouden natuurlijk gepaard gaan met het uitvoeren van proefspuïngen langs de nieuwe sluis, maar daarvoor was men nog niet klaar en wellicht ook nog wat bevreesd. In juli 1912 ging men signaalmasten plaatsen om de scheepvaart te verwittigen van het uitvoeren van een spuiing. Er zouden 4 masten opgericht worden. De eerste op het landhoofd van de Jachtclub bij de sluis, de tweede op het zeewaarts uiteinde van de tijkaaimuur, de derde op het sluishoofd van het Zeewezendok aan de kant van de geul en de vierde op het staketsel stroomafwaarts van de toenmalige kielbank.

Op 5 oktober 1912 liet minister van Openbare Werken van de Vyvere aan hoofdingenieur-directeur Hainaut weten dat de voorhaven nu op diepte was gebaggerd en dat er derhalve zo vlug mogelijk moest overgegaan worden tot proeven met de spuisluis om het voordeel van de uitgevoerde baggerwerken niet te verliezen.

De eerste spuiingen hadden plaats op 17 oktober 1912 rond 10 1/2 uur bij laagwater. Het was de bedoeling de machines te testen van de Haarlemse machinefabriek. Na het vertrek van de

pakketboot naar Dover om 10 u 50 was het waterpeil stroomafwaarts van de sluis +1,20 m en stroomopwaarts in de kom +3,75 m (Z). In elk van de 6 openingen van de sluis zaten 2 verlaten naast elkaar die ieder bestonden uit 2 panelen, een onderpaneel en een bovenpaneel, die afzonderlijk konden bewogen worden. Eén van die 12 verlaten werd geopend. Vervolgens werden verscheidene andere verlaten geopend om hun werking te testen. Die proeven werden gedaan in aanwezigheid van de ingenieurs van de dienst elektromechanica Gevaert en Lassalle, van de hoofdingenieur Van der Schueren en van ingenieur Dufour van de fabriek. Hoofdingenieur-directeur Hainaut liet weten dat hij niet kon aanwezig zijn omdat hij de oproep te laat had ontvangen ! !

De tweede en echte proeven met de nieuwe spuisluis grepen plaats op maandag 28 oktober 1912. Volgens een verslag van hoofdconducteur Moreaux werd de spuikom daags te voren gevuld tot op het peil +4,45 m door al de verlaten te openen tussen 9.30 u en 12.20 u. 's Anderendaags werd begonnen met één verlaat (nr.8 van de 12) te openen om 7.11 u. Het waterpeil in de kom was +4,35 m en in de haven +0,25 m, een verschil dus van 4,10 meter. Na 8 minuten werd nr.8 gesloten en om 7.36 u werden de verlaten nrs. 7 en 8 tegelijk geopend voor 9 minuten. Zo werd verder gehandeld door telkens 2 verlaten te openen en na 5 tot 8 minuten weer te sluiten. Om 9.06 u werden 4 verlaten geopend (de nrs. 5, 6, 7 en 8) toen het peil in de kom +3,65 m was en in de haven +0,80 m, een peilverschil dus van 2,85 meter. Van die 4 verlaten werden er na 9 minuten (dus om 9.15 u) 2 verlaten gesloten (7 en 8) en 6 minuten later, om 9.21 u, werden 2 andere (3 en 4) geopend. Om 9.27 u werden 5 en 6 gesloten en tegelijk 1 en 2 geopend, zodat nu 1, 2, 3 en 4 open stonden. Om 10.56 u, toen het water in de kom en in de haven op peil +2,65 m stond, werden ze gesloten en de proef was afgelopen. Hoogstens 4 verlaten van de 12 hadden dus tegelijk open gestaan en dan nog niet bij maximaal peilverschil. Nefaste gevolgen blijken er niet geweest te zijn; ik heb er althans geen spoor van gevonden (54).

De volgende spuiproeven zouden plaats grijpen op 19 december rond het uur van laagwater, hetzij 14 u, langs de openingen 3 en 4, langs weerskanten dus van de as van de sluis. Dat experiment kon niet plaats grijpen omdat de directeur van de pakketbotendienst Borgers had laten weten dat hij verscheidene pakketboten in de voorhaven moest verhalen. Acht dagen later, op 27 december 1912, werden dan toch verdere proefspuilingen verricht langs de verlaten 5, 6, 7 en 8 (de openingen 3 en 4) langs weerskanten van de as van de sluis. Daags te voren, op 26 december, werd het water in de kom binnengelaten door alle verlaten te openen tussen 11 u en 11.50 u, waardoor het waterpeil steeg van +2,35 m tot +3,15 m (het was hoogwater om 13.40 u).

Op 27 december werden de 4 verlaten geopend om 8.30 u. Het waterpeil in de kom was +3,15 m en in de haven +0,10 m, dus een peilverschil van 3,05 meter. Er moet toen een geweldige stroming ontstaan zijn, want toen de 4 verlaten. (van de 12 !!) om 10 u gesloten werden was het peil in de kom al met 2,20 meter gezakt tot +0,95 m, terwijl het water in de haven ondertussen gestegen was tot +0,75 m zodat er maar 0,20 meter peilverschil meer was.

In de haven zelf was er niets bijzonders gebeurd, maar het bleek dat er in de spuikom, langs de noordkant op 35 meter stroomopwaarts van het bestaande stortebed, diepten waren uitgeschuurd tot -6,45 m (Z). Dat was zeer verontrustend om gans de constructie te ondermijnen. Eerst moest er daaraan verholpen worden. Volgens hoofdingenieur Van der Schueren bedroeg de raming voor de versterkingswerken 41.343 frank en aannemer E. Decloedt zou ze uitvoeren volgens de overeenkomst gesloten op 20 februari 1913. Hoofdingenieur-directeur Hainaut en directeur-generaal van de Waterwegen Dufourny achtten de voorgestelde werken onvoldoende en waren van mening dat er zeker honderdduizend frank moest aan besteed worden (55). De Haarlemse machinefabriek bleek overigens haar werk goed gedaan te hebben en het kon in maart 1913 definitief aangenomen worden (56).

Het zal niemand verwonderen dat men zich in die omstandigheden vragen begon te stellen over het nut van de spuikom en de geschiktheid om de diepten in de haven te onderhouden met spuisluizen.

Hoofdingenieur Van der Schueren maakte op 23 mei 1913 een rapport over de uitgaven die voor de spuikom waren gedaan (57)

1) het verwerven van 85 ha terreinen	680.000 frank
2) de bouw van de spuikom met spuisluis	2.053.429
3) het bouwen en plaatsen van de deuren	146.811
4) de elektrische uitrusting en het bewegingsmechanisme van de verlaten	241.255
5) het spuisluisgebouw	<u>141.696</u>
samen	3.263.191 frank
Totale interesten berekend op die investeringen	<u>851.808 frank</u>
In totaal	4.114.999 frank

Op 24 juli 1913 vergaderde de Hoge Raad van Bruggen & Wegen om het probleem van de spuikom van Oostende te bespreken onder het voorzitterschap van directeur-generaal Belinne. Leden waren Dufourmy, directeur-generaal van de Waterwegen, Van Gansberghe en Bourgoignie, beiden inspecteur-generaal van Bruggen & wegen. Bouckaert, hoofdingenieur-directeur was secretaris en bureauchef Fairon was hulpsecretaris. Dufourmy meende dat het gebruik van een spuikom een werkwijze was van een andere eeuw. De stroming die ontstaat is geweldig, onstuimig en ondoeltreffend. Oostende was er het laatste voorbeeld van, nergens elders nog aangewend. Nu baggert men in alle havens. Als men spuingen stelselmatig en met regelmaat moet uitvoeren, dan is dat in strijd met het vertrek en de aankomst van regelmatige lijndiensten. De kaaimuren in Oostende bevinden zich bovendien op de uiterste limiet van stabiliteit. Bij stroomsnelheden van 8 tot 10 meter per seconde is het praktisch onmogelijk om schepen aan de kaai te houden. Hij was voorstander van de buitengebruikstelling van de spuikom hoewel ze meer dan 4 miljoen had gekost. Om ze in bedrijf te stellen zouden eerst nog kostelijke werken moeten uitgevoerd worden aan de bovendrempel. Hij stelde voor de installaties van het Zeewezen over te brengen naar de spuikom en de huidige plaats van het Zeewezen te gebruiken voor de toen ontworpen nieuwe vissershaven.

Van Gansberghe was het eens met de mening dat het systeem van spuikommen ouderwets was. Hij vond dat ze alleen nuttig zijn in kleine havens die droog vallen bij laagwater. Als hij in Oostende toekwam in 1898 waren de werken al aanbesteed. Hij had er zijn twijfels over, maar men wilde blijkbaar niet meer op zijn stappen terugkeren. Een enkele proef werd gedaan door het openen van 4 verlaten op de 12. Dat het Zeewezen zou willen verhuizen naar de spuikom vond hij zeer twijfelachtig. Voor de nieuwe vissershaven was de spuikom te ver af gelegen van de haveningang. Hij hield het dan maar bij het bouwen van een nieuwe valse bovendrempel en het voortzetten van de proeven. De 80 ha van de spuikom konden gereserveerd worden voor de uitbreiding van de handelshaven.

De Oostendenaar Bourgoignie meende dat spuien en baggeren allebei voor- en nadelen hadden. Hij meende dat men bij de bouw vergeten had een stevige valse bovendrempel te maken en dat de tijkkaaimuur dieper en beter had moeten grondvest worden. Hij vond wel dat de installaties van het Zeewezen slecht gelegen waren voor de ontwikkeling van de haven van Oostende, maar het Zeewezen wilde niet weten van de spuikom. Die verplaatsing zou trouwens moeilijkheden meebrengen voor het verkeer te land. De Oostendse visserij vroeg al jaren naar betere haveninstallaties, maar die zijn niet te vinden in de spuikom. Hij opteerde voor het voortzetten van de proeven.

Bouckaert wilde de proefspuilingen voortzetten die zo doeltreffend bleken te zijn voor de haven van Blankenberge. Het Zeewezen was geen vragende partij voor overplaatsing naar de spuikom. Als men de plaats van de spuikom op een voordeliger manier zou kunnen benutten, dan kon ze nog altijd buiten gebruik gesteld worden. Voor het ogenblik had men dat terrein niet nodig.

Dufourny replikeerde op Van Gansberghe dat het bouwen van de valse bovendrempel nog niet zou volstaan. De vissershaven van Oostende moet volwaardig kunnen uitgebouwd worden, ook als men nieuwe vissershavens aanlegt te Zeebrugge en De Panne. Dat kan niet met het behoud van het Zeewezen op de oosteroever. Aan Bouckaert verweet hij dat het niet opgaat Oostende te vergelijken met Blankenberge.

De voorzitter Belinne meende uit die verschillende zienswijzen te moeten besluiten dat het systeem van spuikommen, zoals Dufourny verklaarde inderdaad ouderwets was, maar dat het na alles te hebben overwogen, verkieslijk was de proeven voort te zetten (58).

De minister van Openbare Werken G. Helleputte liet op 4 november 1913 weten dat hij beslist had de proefspuilingen verder te zetten nadat de werken aan de valse bovendrempel zouden uitgevoerd zijn. Die bestonden uit het zinken van rijswerkmatten geballast met grote steenblokken. De ingenieurs Dufourny, Gevaert en Van der Schueren moesten de proeven leiden. In een beperkte aanbesteding gehouden op 30 april 1914 kwam Leon Lootens, Stefanieplein 43, Oostende als laagste inschrijver uit de bus tegen 29.973 frank. Op 11 mei volgde de goedkeuring door de minister. Lootens stelde in juli voor de werken in het droge uit te voeren en ze te beëindigen tegen 25 november 1914. Alle nodige voorbereidingen werden getroffen maar begin augustus vielen de Duitsers België binnen. De banken weigerden verder crediet toe te kennen en Lootens moest op 11 augustus 1914 de werken stil leggen (59).

IV. De spuikom na 1918

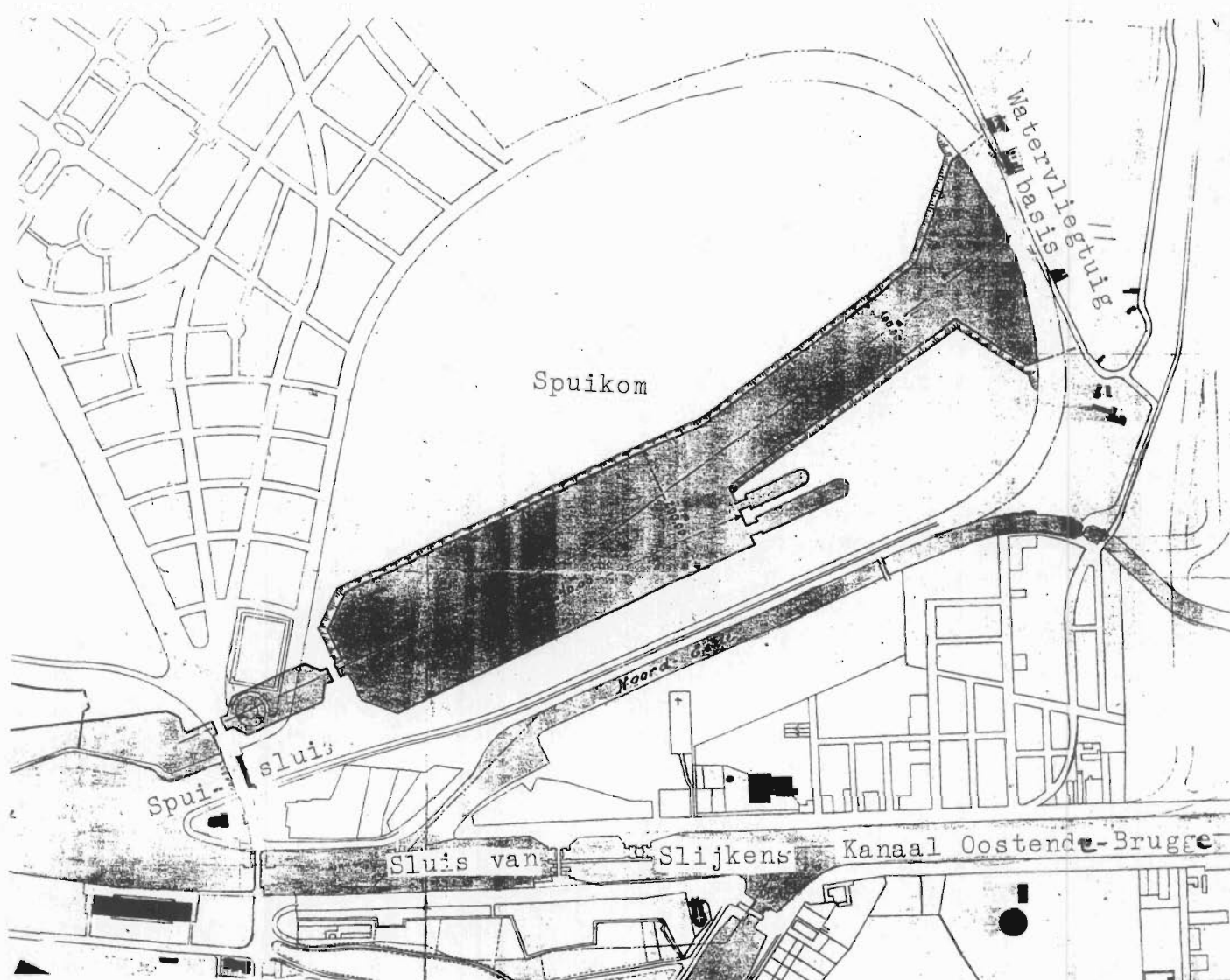
De Duitsers gebruikten tijdens de oorlog 1914-1918 de spuikom als basis voor hun watervliegtuigen en trokken aan de kant van Bredene dorp verscheidene constructies op (60). Ze voerden ook spuilingen uit waardoor de voor de oorlog vastgestelde bressen en afkalvingen nog grotere afmetingen aannamen.

Op 4 september 1920 vroeg de minister van Openbare Werken E. Anseele aan ingenieur Van der Schueren een voorstel te doen om de spuisluis weer in bedrijf te stellen en vroeg zijn advies over het nut van de uitvoering van de herstellingswerken.

Inspecteur-generaal Bouckaert bracht op 16 juni 1921 een bezoek aan de spuisluis. Het gebouw en de toestellen stonden er verwaarloosd bij. De ontworpen werken vòòr de oorlog om een valse bovendrempel te bouwen werden niet uitgevoerd. De herstellingswerken zouden nu nog omvangrijker zijn.

De chef-elektricien De Vogelaere liet de minister weten dat hij op 3 juli 1922 het spuisluisgebouw had bezocht. De meeste ruiten waren gebroken door ontploffingen tijdens de oorlog. Dieven hadden alle koperen stukken gestolen en de motoren gedemonteerd die dienden om de verlaten in werking te stellen.

Weer een jaar later, op 17 juli 1923, liet inspecteur-generaal Van der Schueren aan de minister van Openbare Werken A. Ruzette weten dat het in orde brengen van de spuisluis een zeer kostelijke zaak zou worden. Trouwens, zo schreef hij, dat probleem is niet meer aan de orde, sinds het bestaan van een plan om op de spuikom een nijverheidshaven tot stand te brengen en een nieuwe grote zeesluis te bouwen stroomafwaarts van de sluizen van Slijkens (61).



Voorstel tot het gebruik van het terrein van de spuikom
gedaan door het stadsbestuur van Oostende op 23.07.1924.

Nog eens een jaar later, op 23 juli 1924, zond het stadsbestuur van Oostende een verbijslerend rapport naar de minister van Openbare Werken dat getuigde van een groot gebrek aan visie over de toekomst van de haven. Volledig in strijd met de conventie van 1894 nam het stadsbestuur vrede met het feit dat de Staat zijn verplichtingen niet naleefde om aan de voet van de tijkaaimuur een diepte van 8 meter bij laagwater te onderhouden. Het stadsbestuur verklaarde dat 5 meter voldoende was vermits de kaai alleen gebruikt werd door de schepen van Cockerill, de General Steam Navigation Company en de pakketboten Oostende-Dover. Het was toch niet aan het stadsbestuur te verklaren dat diepten van 8 meter moeilijk te verwezenlijken waren en dat het nut ervan op zijn minst betwistbaar was.

Het voorstel dat het stadsbestuur deed voor het gebruik van de plaats van de spuikom was puur dilettantisme. Het stelde een vlotdok voor van 600 x 200 m, maar zonder sluis !! De zuidelijke oever zou bestaan uit een kaaimuur of een schuine berm met aanlegsteigers voor de schepen van het Zeewezen. Een kanaalpand zou dat dok verbinden met de watervliegtuigbasis op de oostelijke oever. De andere oevers zouden eenvoudig schuine bermen zijn en de gronden erlangs, aangevuld op peil +6,50 tot +7,00 m, zouden verkocht worden of in concessie gegeven ten bate van de Schatkist. De verbinding met de voorhaven zou gebeuren langs een brede vaargeul, ook met schuine

bermen, waarover twee draaibruggen zouden gelegd worden. Geen zinnig mens kon zo'n plan ernstig nemen.

Hoofdingenieur Deschrijver gaf op 6 januari 1926 aan de minister van Openbare Werken A. Laboulle te kennen dat het goedkoopste ontwerp om de instortingen te herstellen op 500.000 frank werd geraamd en dat het in orde brengen van de machines 1.100.000 frank zou kosten, samen dus minstens 1.600.000 frank. Dat was uitermate veel geld. Bovendien moest men er rekening mee houden, als alles in werking zou kunnen gesteld worden, dat het door de spuiingen losgewoeld slib zich elders in de haven zal neerzetten, o.m. aan de oosteroever en in de toegangsgeul tot de zeesluis Demey. Daarenboven werden de stromingen door het spuien veroorzaakt erg gevreesd door de scheepvaart. Hij stelde derhalve voor van het spuien af te zien en de diepten te onderhouden met baggerwerken.

De brief van het stadsbestuur van Oostende dd. 23 juli 1927, was natuurlijk op het ministerie van Openbare Werken niet in dovemans oor gevallen. Ingenieur Deschrijver stelde een baggerprogramma op om aan de diepwaterkaai (?) voortaan een diepte te onderhouden tussen -4,20 m en -5,50 m (Z). Op 26 januari 1926 gaf hij aan de minister antwoord op de vraag naar de mogelijke bestemming van de spuiikom. Zijn antwoord was eenvoudig: zoals die er nu ligt is er geen enkele bestemming mogelijk ! Hij berekende dat er 3,2 miljoen kubieke meter grond nodig was om ze op te vullen tot op het peil +6,00 m (Z). Waar kon die grond vandaan komen ? Elk jaar werd er in de havengeul, stroomafwaarts van de batterij op het oosterstaketsel, 80.000 kubieke meter zand gebaggerd. Verdiepingswerken van de rechtstreekse pas door de Stroombank zouden dit jaar nog 500.000 kubieke meter zand opleveren. In de volgende jaren zouden onderhoudsbaggerwerken in die pas 200.000 kubieke meter zand per jaar opleveren en nog 80.000 kubieke meter aan de haveningang. Aan dat tempo zou het nog ca. 10 jaar duren vooraleer de spuiikom zou opgevuld zijn. Als men van plan was daar een industriedok te maken van 6 ha en men voorzag in 15 ha wegenis, dan bleven nog 59 ha van de 80 ha over om op te vullen. Die 59 ha zouden minstens 8,850 miljoen frank kunnen opbrengen.

De Hoge Raad van Bruggen & Wegen vergaderde op 1 maart 1926 over het probleem van de spuiikom. De voorzitter was Bouckaert, directeur-generaal. Leden waren: Melotte, directeur-generaal van de Waterwegen, Derycke, inspecteur-generaal. Secretaris was Descans, hoofdingenieur-directeur. De Raad schaarde zich achter het rapport Deschrijver dd. 6 januari 1926 en besliste dat er zou afgezien worden van het terug in orde brengen van de installaties van de spuisluis. De Commissie voor de herziening van de conventie van 1912, de stad Oostende en volksvertegenwoordiger Hendrik Baels zouden van die beslissing op de hoogte gesteld worden. De bestemming van de grond van de spuiikom zou afhangen van de wending die de besprekingen zouden nemen over het aanleggen van de industriehaven.

Ingenieur Deschrijver stelde op 27 december 1927 aan de minister van Openbare Werken H. Baels voor het sluisgebouw met de inboedel af te breken en de spuiikombrug te verbreden. De maand daarop gaf de minister de toelating het sluisgebouw over te maken aan de Domeinen om verkocht te worden met de verplichting tot afbraak. De openbare verkoping had plaats op 16 juli 1929, maar de werken mochten wegens de seizoendrukte slechts aangevangen worden na 15 september 1929. De aannemers Lingier en Van de Wyngaerde voerden het werk uit. Hun werd gevraagd, in afwachting van de werken voor het verbreden van de brug, het onderste deel van het gebouw op 1 meter hoogte te laten staan om geen dure borstwering te moeten plaatsen. Op 22 januari 1930 stemden ze daarmee in (62).

Tijdens de laatste wereldoorlog wierpen de Duitsers een brede dam in de spuiikom, een honderdtal meter ten oosten van de sluis, waarover een gekalseide weg werd gelegd. Op vraag van de oesterkweker Raoul Halewyck werd die dam verwijderd en werd een geul gebaggerd van uit het

midden van de kom naar de sluis. Sindsdien liggen de spuikom en de spuisluis er onveranderd bij, potentiële haventerreinen die goud waard zijn.

Verwijzingen

- (45) VAN DER SCHUEREN P. Curage des ports maritimes. Port d'Ostende. Bijvoegsel aan het Bulletin van de Handelskamer, 1902, p. 1-11.
- (46) DEMEY P. Etude sur l'amélioration et l'entretien des ports en plage de sable et sur le regime de la côte de Belgique, 1894.
- (47) WATRIN O. Notes sur l'exécution des travaux des nouvelles installations maritimes du port d'Ostende.
- (48) CADOLA A. , o.c., p.41-91.
- (49) Zie noot 24.
- (50) A.R.A. Brussel. Ministerie van Openbare Werken - Waterwegen. Bundel 837.
- (51) Idem, bundel 826.
- (52) Ibidem.
- (53) A.R.A. Brussel. Ministerie van Openbare Werken - Waterwegen. Bundel 832.
- (54) Idem. Bundel 833.
- (55) Zie noot 54.
- (56) Zie noot 53.
- (57) Zie noot 54.
- (58) A.R.A. Brussel. Ministerie van Openbare Werken - Waterwegen. Bundels 831 en 833.
- (59) Idem. Bundel 831.
- (60) GEVAERT F. en HUBRECHTSEN F. Oostende 14-18, deel 2, p.60, 61 en 66.
- (61) Zie noot 59.
- (62) Zie noot 59.

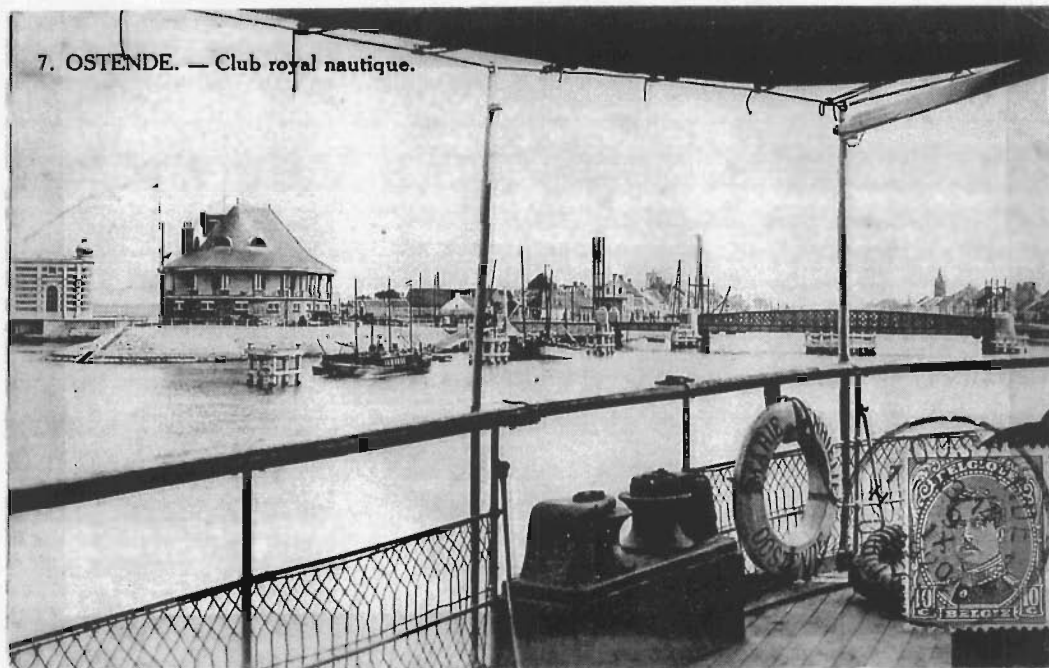
Onze prijs = uw profijt
Uw kleurenfoto's manueel
afgewerkt volgens de
modernste technologie
met multi-scanner

**COCK
CAMERA
SERVICE**

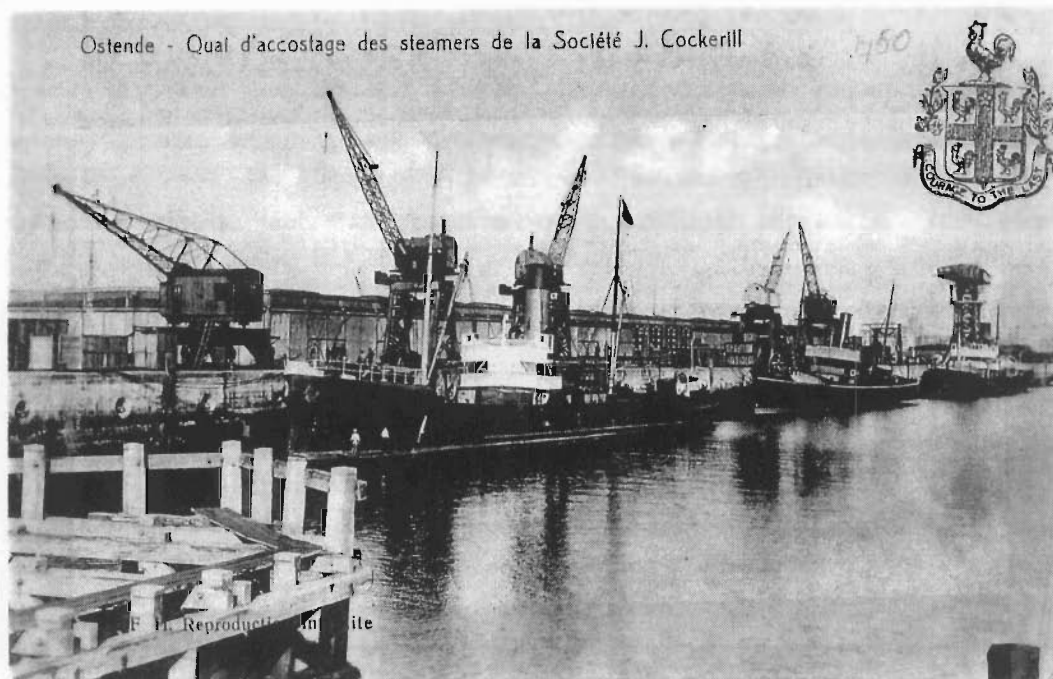
*Hoek Jozef II straat en
Christinastraat - Oostende*
*Waar kwaliteit nog
vakmanschap is*



De diepwaterkaai ca. 1912 met de toenmaals vier nieuwe elektrische kranen en de grote hangaar, aanbesteed in 1908 en pas afgewerkt in 1911



Een zicht op het uiteinde van de nieuwe voorhaven genomen van op de achterplecht van de pakketboot MARIE-HENRIETTE ca. 1911. Rechts bemerkt men de nieuwe voorhavenbrug, opengesteld op 15.02.1903, waarvan het middelste deel, rustend op de centrale pijler, draaibaar was. Links van de brug het clubhuis van de RYCO en verder naar links een deel van het spuisluisgebouw, afgewerkt begin 1912.



Links de diepwaterkaai ca. 1935. Het schip links is een motorschip (AMETHYSTE ?) van de Cockerill-vloot. In de verte het Kaaistation met ervoor aangemeerd de motorpakketboot PRINCE BAUDOUIN uit 1934



Een zicht op de diepwaterkaai, wellicht begin 1922. De eerste kraan links is een elektrische kraan daterend uit 1912, met een nieuw laag onderstel. De vier volgende kranen zijn stoomkranen (zie de schoorsteenpijp) afkomstig uit Engelse havens in 1919, die in 1921 als elektrische kranen werden omgebouwd. Rechts bemerkt men de toendraaikraan van 40 ton, in gebruik gesteld op 01.03.1914. Het eerste schip is een Cockerill-boot type SAPHIR, het tweede is een schip van de General Store Steam Navigation Comp. en het derde is een andere cargoboot.



De diepwaterkaai ca. 1980. We zien hier het oostelijk deel dat volledig werd herbouwd en uitgerust met een nieuwe hangaar en drie prachtige moderne kranen. De pakketboot die er aangemeerd ligt is de PRINSES PAOLA, het laatste zuiver passagiersschip op de lijn Oostende-Dover



Zicht op de achterhaven ca. 1990. Op de voorgrond het jachtclubhuis RYCO. Links ervan de brug over de afgedankte spuisluis met erachter de 80 ha. grote spui- en spuikom. Rechts een deel van de voorhavenbrug met erachter de oude sluizen van Slijkens en de lijnrechte vaart naar Plassendale.